

## **Тема 15. Ризики у зовнішньоекономічній діяльності та їх страхування**

### **План**

1. Сутність та класифікація ризиків зовнішньоекономічної діяльності.
2. Характеристика транспортних, комерційних, політичних, валютних, митних ризиків та ризиків у міжнародних розрахунках.
3. Методи страхування ризиків у зовнішньоекономічній діяльності.
4. Особливості самострахування.
5. Класифікація транспортних ризиків та їх перехід від продавця покупцю за міжнародними умовами постачання товарів «Інкотермс-2010».
6. Способи транспортного страхування та умови страхування вантажів у зовнішньоекономічній діяльності.
7. Основні методи управління ризиками при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності: страхування, хеджування, застосування різних форм і методів кредитно-розрахункових відносин, аналіз і прогнозування кон'юнктури (попиту, пропозиції, ціни) на зовнішньому ринку.

### **1. Сутність та класифікація ризиків зовнішньоекономічної діяльності**

В економічній системі будь-який вид діяльності обумовлює появу ризиків, які призводять до збитків (небажаних наслідків) для системи загалом чи її структурних складових.

Ризики – це можливі несприятливі події, що можуть відбутися, і в результаті яких можуть виникнути збитки, майнові втрати учасників ЗЕД . Ризик – це вибір, дії, які необхідно здійснити, при умові нестачі інформації.

Об'єктивність ризику в економічній сфері ґрунтується на тому, що він існує внаслідок об'єктивних, притаманних економіці категорій конфліктності, невизначеності, розпливчастості, відсутності вичерпної інформації на момент оцінювання і прийняття управлінських рішень.

Об'єкт ризику – це економічна система, оцінка ефективності й умови функціонування якої з необхідної точністю неможливо з заданою ймовірністю.

Суб'єктивність ризику зумовлюється тим, що в економіці діють реальні люди (інвестори, менеджери, управлінські команди, бізнесмени) зі своїми досвідом, психологією, інтересами, смаками, схильністю чи несхильністю до ризику, зі своєю поведінкою тощо.

Суб'єкт ризику – особа або колектив, які зацікавлені в результатах управління об'єктом ризику і мають відповідну компетенцію щодо управління і прийняття відповідних рішень стосовно об'єкта ризику.

Ризику притаманні особливі характеристики:

1. **Всеосяжність.** З погляду теорії систем ризик розглядається як одна з системних характеристик, властивість, що притаманна будь-яким видам цілеспрямованої діяльності. Ця системна характеристика проявляється як конфлікт між окремими цілями суб'єкта господарювання (суб'єкта ризику), як невизначеність стосовно реалізації цілей, зміст, напрям і умови досягнення котрих не чітко зрозумілі суб'єктові керування.

2. Ризиком обтяжені передбачення, прогнози, тому що майбутнє стосовно економічних процесів неможливо передбачити в усіх деталях.

3. Ризик виникає в процесах цілепокладання, оцінювання. Найчастіше ризик може бути пов'язаний з діями економічних суб'єктів, які функціонують в економічній системі. Ризик може бути відсутнім лише для тих економічних суб'єктів, котрі не зацікавлені особисто у функціонуванні й розвитку певної економічної системи, або у випадку, якщо можливо перекласти відповідальність на суспільство або інших економічних суб'єктів та у

разі відмінностей інтересів сфер діяльності. Ризик відсутній за відсутності будь-якого вибору.

4. Доцільно відрізнити кількісну міру ризику та сам ризик, як економічну категорію. Ризик потрібно кількісно оцінювати й вимірювати - без цього не обійтись, особливо у зовнішньоекономічній сфері. Міра ризику є вектором, одна група компонент якої кількісно характеризує ступінь окремих аспектів ризику як об'єктивної категорії. Решта враховує ставлення його суб'єктів до невизначеності, конфлікту і, відповідно, до ризику.

5. Структура й міра ризику діалектично змінюються в часі під впливом змін (трансформації) зовнішнього і внутрішнього середовища, дії низки об'єктивних і суб'єктивних чинників. Теорія соціально-економічної динаміки є підґрунтям до оцінювання та прогнозування ризику в умовах асиметричної інформації фінансових ринків. Необхідно досліджувати ризик як такий, структура і кількісна міра якого постійно змінюється з часом. В економічних дослідженнях підкреслюється неможливість довгострокової рівноваги локальних ринків. Головними причинами порушення можна вважати зміни у системах вищого рівня ієрархії управління. Це пояснюється розбіжностями між цілями управління й економічними інтересами системи управління.

6. Вимірювання ризику ґрунтується на загальнометодологічних положеннях теорії вимірювань. Відповідно до цієї теорії вимірюються властивості емпіричних об'єктів.

Джерела ризику - це чинники (процеси, явища), які спричиняють невизначеність, конфліктність.

Ризики, що виникають під час здійснення ЗЕД, залежать від багатьох об'єктивних причин.

1. Об'єктивна невизначеність майбутнього.

2. Постійна нестабільність економічних процесів в усіх країнах світу.

3. Об'єктивна неповнота вихідної інформації, недостатність інформації, наявність комерційної таємниці про діяльність суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності.

4. Принцип порівняльних переваг, згідно з яким сукупність обсягу виробництва продукції буде найбільшою тоді, коли кожен товар вироблятиметься тією країною, в якій витрати на виробництво товару нижчі.

5. Умови ЗЕД, суть яких полягає в тому, що обмін товарами залежить від співвідношення світового попиту і пропозиції на ці товари.

6. Лібералізація ЗЕД, що ґрунтується на такому принципі: завдяки вільній торгівлі, заснованій на принципі порівняльних витрат, світова економіка може досягти ефективнішого розміщення ресурсів і вищого рівня матеріального добробуту країн-учасниць.

7. Торговельні бар'єри. Попри усю переконливість аргументів на користь вільної торгівлі, насправді на цьому шляху існує безліч перешкод. Серед них особливе місце посідають мита - акцизні податки на імпортовані товари. Мита можуть запроваджуватися задля одержання доходів чи захисту вітчизняних підприємств. Серед них виокремлюються фіскальні і протекціоністські мита.

8. Імпортові квоти, за допомогою яких встановлюються максимальні обсяги товарів, які можуть бути імпортовані за певний період часу.

9. Система ліцензування, створення завищених стандартів якості і безпеки продукції або просто бюрократичні заборони в митних процедурах.

10. Вільно плаваючі валютні курси, що визначаються безперешкодною грою попиту та пропозиції. Подорожчання і знецінювання валюти зумовлюється, загалом, зміною смаків споживачів, відносною зміною в доходах різних країн, відносною зміною цін, відносною зміною реальних відсоткових ставок, спекуляцією на курсах валют. Прихильники цієї системи доводять, що за час її недовгого існування вона функціонувала набагато краще, ніж передбачалось. Однак тепер існують вагомі аргументи на користь стабільних валютних курсів.

11. Фіксовані валютні курси. Послідовники цієї системи стверджують, що її використання зменшує ризик, пов'язаний з міжнародною торгівлею і фінансами. Вважається, що фіксовані валютні курси сприяють розширенню обсягів торгівлі і фінансових операцій. Однак життєздатність цієї системи залежить від двох взаємозалежних умов: по-перше, наявності достатніх валютних резервів країни; по-друге, випадкового виникнення дефіцитів чи активів платіжного балансу.

12. Міжнародні системи валютних курсів. Кожна система створює певні ризикові ситуації.

Існує різноманіття ризиків, що виникають у зовнішньоекономічній діяльності, оскільки поняття ризику охоплює практично всю діяльність економічного суб'єкта.

Одним із перших класифікацією ризиків зайнявся Дж. М. Кейнс, який розглянув це питання з боку суб'єкта, що здійснює інвестиційну діяльність, виокремивши три основні види ризиків:

- підприємницький ризик - невизначеність одержання очікуваного доходу від вкладення коштів;

- ризик "позикодавця" - пов'язаний з неповерненням кредиту, що містить юридичний ризик (ухиляння від повернення кредиту) і кредитний ризик (недостатність забезпечення позики);

- ризик зміни цінності грошової одиниці - імовірність втрати коштів унаслідок зміни курсу національної грошової одиниці (валютний ризик).

За думкою Дж. М. Кейнса основні види ризиків тісно переплітаються. У ризиковій ситуації приймають участь позичальник і кредитор. Позичальник, прагне одержати якомога більшу різницю між відсотком за кредит і нормою рентабельності; кредитор прагне також максимізувати. В результаті ризику "накладаються" один на одного, що часто відлякує інвесторів.

Савлук М.І. у роботі зазначає, що у зовнішньоекономічній діяльності розрізняють чотири основні групи ризиків:

- ризик країни;
- банківський;
- валютний;
- ризик контрагента.

До ризику країни належать політичні та економічні події в певній країні, які можуть призвести до втрат під час зовнішньоторговельних операцій. Ризик банку пов'язаний з втратами, що можуть виникати через його недостатню фінансову надійність, неналежну організацію управління банком. На діяльність банку як фінансової структури впливає: навколишнє політичне та економічне середовище, конкуренція, акціонери, якість персоналу, технічне обладнання тощо. Валютні ризики - загроза втрат у результаті зміни курсів валют під час виконання контракту. Такі втрати виникають, зокрема, при змінах курсу валюти ціни відносно валюти платежу в період між підписанням зовнішньоторговельного або кредитного контракту і здійсненням платежу за ним. У разі збігу валюти ціни і валюти платежу валютний ризик спричинюється зміною курсу валюти контракту порівняно з національною валютою контрагентів або з падінням купівельної спроможності валют.

Ризик контрагента прийнято поділяти на два види:

- ризик неплатежу;
- ризик невиконання контракту.

Ризик неплатежу виникає для експортера, якщо імпортер неспроможний або не бажає здійснити платіж за контрактом.

Ризик невиконання контракту полягає в невиконанні сторонами умов контракту. Зокрема, імпортер може відмінити або в односторонньому порядку змінити замовлення.

За наслідками прийнято поділяти ризики на категорії:

- допустимий;

- критичний;
- катастрофічний.

Допустимий ризик проявляється у випадку, якщо у результаті його нездійснення підприємству загрожує втрата прибутку. Ця категорія ризику передбачає, що втрати не перевищують обсяг очікуваного прибутку. Тобто діяльність економічного суб'єкту доцільна, хоча втрати мають місце.

Критичний ризик проявляється у випадку, якщо підприємству загрожує втрата виторгу. Ця категорія ризику передбачає, що збитки свідомо перевищують очікуваний прибуток і в граничному випадку можуть призвести до втрати всіх засобів, вкладених підприємством.

Катастрофічний ризик проявляється у випадку, якщо виникає неплатоспроможність підприємства. Також до цієї групи відносять будь-який ризик, пов'язаний з прямою небезпекою для життя людей чи виникненням екологічних катастроф.

Важливим чинником для класифікації ризиків є характер впливу на результати діяльності підприємства. Згідно з нею ризики поділяються на чисті та спекулятивні. Чисті ризики, на відміну від спекулятивних, передбачають нульовий результат або збиток у процесі господарської діяльності. -

Економіст І. Шумпетер виокремлює ризик, пов'язаний з можливою технічною помилкою щодо виробництва та ризик, пов'язаний з відсутністю комерційного успіху.

Розрізняють ризики за наступними ознаками:

- ризик, пов'язаний з господарською діяльністю;
- ризик, пов'язаний з особистістю підприємця;
- ризик, пов'язаний з неповною інформацією щодо стану довкілля. Окрім цього визначають наступні класифікаційні ознаки ризиків:
  - за масштабами та обсягами (глобальний, локальний);
  - за аспектами (психологічний, соціальний, економічний, екологічний, юридичний, політичний, медикобіологічний);
  - за мірою об'єктивності та суб'єктивності (з об'єктивною ймовірністю, з суб'єктивною ймовірністю, з об'єктивно-суб'єктивною ймовірністю);
  - за ступенем (мірою) ризиконасиченості рішень (мінімальний, середній, оптимальний);
  - за мірою обґрунтованості ризику (раціональний, нераціональний, авантюрний);
  - за терміном оцінювання та урахування ризику (випереджаючий, своєчасний, запізнілий);
  - за чисельністю осіб, які беруть участь у прийнятті рішень (індивідуальний, груповий, колективний);
  - за ситуаційним класом джерел (в умовах невизначеності, в умовах конфлікту (конкуренції), в умовах розпливчастості (нечіткості)).

Макарова Г.Н. пропонує розрізняти приватні і загальнонаціональні (стратегічні) зовнішньоекономічні ризики. На сьогодні найбільш поширеними різновидами загальнонаціональних зовнішньоекономічних ризиків для окремих країн є ризики виходу з-під національного контролю і регулювання стратегічно важливих галузей економіки, що потрапили з тих чи інших причин під вплив іноземного капіталу чи держав окремих закордонних компаній, що мають інтереси, істотно розбіжні чи прямо протилежні інтересам національної економіки.

Найбільш поширеною є класифікація ризиків, відповідно до якої виокремлюють: операційний, кредитний, ринковий та діловий ризики.

Під операційним ризиком розуміють ризик, пов'язаний з недоліками в системах і процедурах управління і контролю в організації. До цього пункту можна включити ризики, зумовлені помилками менеджменту компанії, її працівників; проблемами системи внутрішнього контролю, невдало розробленими правилами робіт тощо, тобто ризики, спричинені внутрішньою організацією роботи компанії.

Кредитний ризик - ризик того, що учасник-позичальник не виконає свої зобов'язання повною мірою або до конкретної дати, або в будь-який час після цієї дати.

Ринковий ризик - ризик збитків, зафіксованих на балансових і позабалансових рахунках компанії, через зміну ринкових цін; це ризик зміни значень параметрів ринку, таких як відсоткові ставки, курси валют, ціни акцій, кореляція між різними параметрами ринку і мінливість цих параметрів.

Ділові ризики (бізнес-ризиками) - це ризики, безпосередньо пов'язані з діловими операціями компанії на ринках постачання та збуту, тобто з її бізнесом.

Існують також спроби класифікувати чинники ризику для потреб зовнішньоекономічної діяльності. Структура цих чинників дуже широка і має свої особливості. Таким чином, ризики у ЗЕД поділимо на чотири великі групи за ознаками:

- щодо договірної процесу (зовнішні та пов'язані з умовами контракту);
- щодо можливості впливу на ризик (керовані, опосередковано керовані та некеровані);
- щодо територіального місцезнаходження (за кордоном, на кордоні, на власному ринку);
- щодо етапу угоди (за митного оформлення, за сертифікації, інвестиційні, транспортні).

Ризики зовнішньоекономічної діяльності, що пов'язані з договірним процесом можна поділити на наступні групи: ризики, що є зовнішніми щодо договору (політичні, макроекономічні, надійності партнера, юридичні, кримінальні, маркетингові, інформаційні); ризики, що безпосередньо пов'язані з умовами контракту.

Політичні ризики виникають під час проведення воєнних дій, перевороту в країні-контрагенті, громадських заворушень, змін у курсі уряду. Проявом цього виду ризику може бути експропріація чи націоналізація.



Макроекономічні ризики можна поділити на:

- ризик обмежень на експорт-імпорт;
- ризик неможливості переказу капіталу;
- ризик неотримання прибутку;
- ризик дефолту;
- ризик мораторію;
- заборона на ввезення та вивезення;
- конфіскація у випадку недотримання нормативів;
- страйк, війна, революція;
- економічна ситуація в країні тощо.

Ризик надійності партнера залежить від особливостей діяльності партнера, його фінансового стану:

- ризик шахрайства і не існування фірми-партнера;
- ризик невиконання партнером зобов'язань;
- ризик неплатоспроможності партнера;
- ризик припинення контракту партнером через особисті обставини;
- ризик зниження фінансової стійкості партнера;
- ризик затримки поставки з вини партнера
- ризик затримки платежів покупцем;
- ризик неприйняття товару (ризик виробництва) для товарів, виготовлених за замовленням.

Юридичні ризики базуються на знанні законодавства країни-партнера та можуть виникати через відмінності законів країни-партнерів та через незнання законів світової торгівлі, міжнародних прав та правил.

Кримінальні ризики (втрата вантажу через крадіжки, хабарництво, рекет тощо) залежать від кримінального становища в країні-партнері. Маркетингові ризики виникають у зв'язку з просуванням й реалізацією товарів у зовнішньоекономічній діяльності підприємства. До таких ризиків відносять інформаційні, інноваційні та кон'юнктурні ризики. Для проведення успішної збутової діяльності на зовнішніх ринках потрібно проводити їх ретельний аналіз, який ґрунтується на розробці таких експертних чи маркетингових систем, які дають змогу враховувати невизначеність інформації про ринок.

Інформаційний ризик - ризик відсутності, невизначеності або недостовірності інформації, що стосується юридичної бази для підготовки контракту, стану справ партнера та його банку, загального стану ринку товарів (послуг), на якому функціонує підприємство. Інформаційний ризик виникає досить часто, недосконалість інформації майже в 90 % випадків призводить до збитків. До основних інформаційних ризиків відносять:

- ризик відсутності або невизначеності інформації про ринкову ситуацію;
- ризик відсутності необхідної інформації про нормативну та законодавчу базу країни.

Інноваційний ризик є можливістю втрат, що виникають внаслідок вкладення підприємством коштів у виробництво нових товарів (послуг), які, не знайдуть попиту на ринку. Можливість втрат через зміну ринкової кон'юнктури викликає кон'юнктурний ризик.

До ризиків, пов'язаних з умовами контракту, належать: визначення предмету контракту, умови кількості та якості, упаковки та маркування, ціни, поставки; валютно-фінансових умов, форс-мажорних обставин, ризик арбітражу.

Також, важливими є ризики, пов'язані з етапами угоди: митне оформлення, сертифікація, інвестиційні та транспортні. З них можна виділити ризик митного оформлення (виникає за умови при несвоєчасній сертифікації товару та розрахунків акцизів, мит, при порушенні вимог митної документації тощо) та транспортні (виникають під час транспортування продукції ЗЕД та пов'язані з використанням міжнародного

збірника торгівельних термінів "Інкотермс"). Транспортні ризики - ризики, що виникають у зовнішньоекономічній діяльності при укладенні зовнішньоекономічних угод, а саме при переміщенні товару від продавця (постачальника) до покупця.

До транспортних ризиків належать: ризик неправильного визначення моменту передачі відповідальності за вантаж у процесі транспортування, ризик втрати або пошкодження вантажу, ризик вибору транспортного засобу.

Транспортні ризики поділяють за "Інкотермс-2010" на чотири групи. Група Е (EXW) - покупець несе всі ризики і витрати, пов'язані з доставкою товару від складу продавця (виробника) до кінцевого пункту споживання. Група Б містить три конкретні варіанти передачі відповідальності і ризиків: ризики і відповідальність продавця переходять на покупця (посередника) у момент передачі товару у визначеному місці, у визначеному договором порту, після переміщення товару через борт судна. Група С включає ситуації, коли експортер (продавець) укладає із покупцем договір на транспортування, але не бере на себе ніякого ризику. Вона включає такі базові умови. Група Б означає, що всі транспортні ризики несе продавець. Ризики зовнішньоекономічної діяльності, пов'язані з можливістю впливу на ризик, поділяються на керовані, опосередковано керовані та некеровані.

До внутрішніх ризиків відносять: невиконання виробничих завдань у визначені терміни; недотримання вимог якості; недобросовісність працівників; пожежі; крадіжки.

До ризиків, які не залежать від підприємства, належать: політичні, військові ризики; ризики, пов'язані з діяльністю органів державної влади; стихійні лиха; ризики, пов'язані з діяльністю третіх осіб; валютні ризики; ризики зміни ціни; ризик падіння попиту; ризик зростання конкуренції; ризики неплатежів, банкрутства; ризик непоставки товару і невиконання договірних зобов'язань.

Ризики зовнішньоекономічної діяльності, пов'язані з територіальним місцезнаходженням, поділяються на ризики за кордоном, на кордоні, на власному ринку.

## **2. Характеристика транспортних, комерційних, політичних, валютних, митних ризиків та ризиків у міжнародних розрахунках**

Комерційна, підприємницька діяльність на зовнішньому ринку неминує пов'язана з ризиками, що загрожують різним майновим інтересам учасників зовнішньоекономічної діяльності. Ризики — це можливі несприятливі події, що можуть відбутися, і в результаті яких можуть виникнути збитки, майнові втрати учасників ЗЕД.

Комерційний ризик — це можливість того, що партнери — учасники контракту — виявляться не в змозі виконати договірні зобов'язання як повністю, так і по окремих позиціях.

По джерелу виникнення комерційні ризики класифікують на:

- збутові ризики, які виникають на етапі збуту продукції (послуг) підприємства. Це і ризики, пов'язані з дослідженням сегменту ринку; ризики, пов'язані з проведенням маркетингових досліджень; ризик невдалого ціноутворення і т.д.;

- ризики взаємодії з контрагентами і партнерами в процесі реалізації продукції;
- ризики непередбаченої конкуренції.

Політичний ризик (англ. Political risk) — це міра очікуваної невдачі політичної діяльності, яка визначається як співвідношення ймовірності неуспіху вжитих заходів та ступеня несприятливих наслідків, зумовлених втіленням прийнятих політичних рішень.

Елементи політичного ризику:

- можливість відхилення від припустимої політичної мети, заради якої здійснюється обрана альтернатива політичного рішення;

- імовірність отримання бажаного результату політичної діяльності;
- невпевненість у досягненні поставленої політичної мети;

Валютний ризик — коливання курсів (валютних курсів) породжують ризик при експортно-імпортних операціях. В умовах знецінювання валют цей ризик стає значним для імпортерів, особливо при довгострокових угодах, а також при продажі товарів у кредит.

Валютний ризик - це ймовірність виникнення можливих збитків унаслідок несприятливих змін курсів іноземних валют. Фактори, які впливають на ризик, можна розподілити на дві групи:

збільшують ризик:

- коливання валютних курсів;
- відкриті валютні позиції.

зменшують ризик:

- ліміти позицій за валютами;
- контроль за ризиками з боку керівництва;
- використання методів хеджування.

У банківській діяльності валютний ризик може набувати вагомого значення, в залежності від типу операцій банку, й тому в Україні регулюється, зокрема, економічними нормативами діяльності банків.

Валютний ризик переоцінки виникає внаслідок змін обмінного курсу на сумарні фінансові звіти багатонаціональних компаній. Глибина впливу і тип такого ризику залежать від методу, який використовується для переоцінки звітів про результати діяльності, і балансових звітів, підготовлених в одній валюті, в іншу. Основні підходи, використовувані для перерахунку фінансових документів, включають метод поточних і початкових вартостей, монетаристсько-немонетаристський метод і метод поточного обмінного курсу. Різні країни вибирають різноманітні методи, та й ті згодом видозмінюються. У США з 60-х років XX ст. в той чи інший час застосовувалися всі три методи.

Митний ризик - кількісна величина митного виклику у вигляді визначеної оцінки або ймовірності реалізації діючої або потенційної митної загрози в зовнішньоекономічній діяльності, митних співвідношеннях та в галузі митної справи з погляду усвідомленої можливості виникнення митної шкоди.

### **3. Методи страхування ризиків у зовнішньоекономічній діяльності**

Страхування є найпоширенішим методом управління ризиками у зовнішньоекономічній діяльності, тому що він простий у застосуванні та відносно низьковитратний. Мета страхування суб'єкта економіки - захист від фінансових наслідків (майнового збитку) внаслідок настання несприятливих подій. Економічна сутність страхування полягає у створенні резервного (страхового) фонду, відрахування в який для окремого страхувальника встановлюються на рівні, значно меншому сум очікуваного збитку і, як наслідок, страхового відшкодування. Страхування зовнішньоекономічних ризиків - це, комплекс видів страхування, що забезпечують захист інтересів вітчизняних і закордонних учасників тих або інших форм міжнародного співробітництва. Він включає страхування експортно-імпортних вантажів, засобів транспорту (судна, літаки, автотранспорт тощо), будівельно-монтажного ризику, експортних кредитів, міжнародних торговельно-промислових та інших виставок, створених спільно з іноземними фірмами підприємств, майна діючих на нашій території іноземних компаній (філій) і функціонуючих в інших країнах українських організацій (представництв), страхування цивільної відповідальності українських та іноземних учасників економічного співробітництва й інші види страхування.

Метою страхування зовнішньоторговельних вантажів є покриття збитків, що можуть виникнути внаслідок часткової втрати, ушкодження або повної втрати товарів при доставці їх від вантажовідправника до вантажоодержувача. Об'єктами страхування



можуть бути як самі засоби транспорту, так і перевезені ними вантажі. Страхування вантажів часто називається карго, а страхування засобів транспорту - каско.

Морське страхування включає: страхування суден, вантажів, фрахту, відповідальності судновласників. Юридичною базою для укладення договору морського страхування є Конституція України, цивільне і господарське законодавство, Кодекс торговельного мореплавства України та інші законні й підзаконні акти.

Існує чотири типові види договору морського страхування:

1. Страхування судна, як транспортного засобу, в основі якого бувають такі типові умови договорів:

- застереження RDC (running down clause);
- застереження про відповідальність перед третіми особами;
- застереження (free of particular average);
- застереження про загальну аварію;
- застереження про позови і трудові відносини;
- застереження про "абандон";
- поділ ризику між страховиком і страхувальником;
- договірні гарантії (застереження про мореплавство; застереження про девіацію;

застереження про законність).

2. Страхування одержання плати за фрахт власником судна.

3. Страхування відповідальності товаровідправника або перевізника перед третіми особами.

4. Страхування вантажу.

В автострахуванні підлягають страхуванню на добровільних засадах засоби автотранспорту, перевезення вантажів, цивільна відповідальність власників засобу автотранспорту. Об'єктом страхування засобів автотранспорту є легкові, вантажні автомобілі, автобуси тощо .

Відшкодовуються збитки, які спричинені втратою або пошкодженням застрахованих транспортних засобів внаслідок аварії, пожежі, вибуху, землетрусу, повені та інших стихійних явищ.

Міжнародна система страхування відома як "система Зеленої карти", яка набрала чинності 1 січня 1953 року і отримала свого назву за кольором і формою страхового полісу. Країни, які належать до міжнародної системи страхування, прийняли на себе зобов'язання щодо визнання на території будь-якої з цих країн страхового полісу щодо страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів у міжнародному автомобільному сполученні. Основним елементом системи Зеленої карти є бюро країн-учасниць, які організують контроль за наявністю страхування при перетинанні кордону, а також вирішують разом зі страховими компаніями питання врегулювання заявлених претензій за страховими випадками. Безпосередньо відшкодування за Зеленою картою проводять уповноважені страхові організації.

До поняття авіаційного страхування входять такі специфічні види ризиків: страхування літаків від загибелі і пошкодження; страхування відповідальності перед пасажиром за втрату життя і відповідальності за втрату або пошкодження багажу пасажирів; страхування відповідальності перед третіми особами за заподіяну шкоду їм або їхньому майну в результаті експлуатації авіатransпортних засобів; страхування команди; страхування відповідальності за збереження вантажу, що перевозиться авіатransпортом; страхування відповідальності перед третіми особами при будівництві літаків та їх ремонті.

Законодавством України встановлено, що обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації здійснюють з метою забезпечення захисту інтересів експлуатантів, пасажирів та третіх осіб. Обов'язкове авіаційне страхування передбачає:

- страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, пошти, вантажу;

- страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам;
- страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу;
- страхування повітряних суден;
- страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт.

З метою відшкодування потерпілим від авіаційної події, стихійного лиха і підвищення безпеки авіації України створено страховий фонд безпеки авіації України. Цей фонд створено за рахунок надходження відрахувань від платежів з обов'язкових видів страхування, що визначено на законодавчому рівні України.

#### **4. Особливості самострахування**

Самострахування (внутрішнє страхування). Механізм цього напрямку мінімізації ризиків заснований на резервуванні підприємством частини фінансових ресурсів, що дозволяє подолати негативні фінансові наслідки по тим фінансовим операціям, за якими ці ризики не пов'язані з діями контрагентів. Основними формами цього напрямку нейтралізації фінансових ризиків є:

- формування резервного (страхового) фонду підприємства. Він створюється відповідно до вимог законодавства та статуту підприємства. На його формування направляється не менше 5% суми прибутку, отриманого підприємством у звітному періоді;
- формування цільових резервних фондів. Прикладом такого формування можуть служити фонд страхування цінового ризику; фонд уцінки товарів на підприємствах торгівлі; фонд погашення безнадійної дебіторської заборгованості тощо;
- формування системи страхових запасів матеріальних і фінансових ресурсів поокремними елементами оборотних активів підприємства. Розмір потреби в страхових запасах за окремими елементами оборотних активів (сировина, матеріали, готова продукція, грошові кошти) встановлюється в процесі їх нормування;
- нерозподілений залишок прибутку, отриманого в звітному періоді;

#### **5. Класифікація транспортних ризиків та їх перехід від продавця покупцю за міжнародними умовами постачання товарів «Інкотермс-2010»**

Транспорт надає специфічні послуги, пов'язані з переміщенням товарів або людей у просторі. Транспортна діяльність не супроводжується створенням нових речей (предметів матеріального світу), її результатом є економічний ефект, створений внаслідок переміщення вантажів і пасажирів. Відносини по перевезенню виникають за наявності потреби в територіальному переміщенні об'єктів (людей) за допомогою транспортних засобів. Їх суб'єктами є транспортна організація і особа (продавець і покупець), зацікавлена в транспортуванні. Проте не кожне територіальне переміщення товару за допомогою транспортних засобів призводить до виникнення зобов'язань перевезення (наприклад, переміщення матеріальних цінностей власними транспортними засобами між окремими підрозділами підприємства або філіями, якщо вони розміщуються на різних (віддалених у просторі) територіях). Транспортні операції супроводжують різні етапи виробничого процесу (постачання сировини, матеріалів, енергоносіїв, обладнання, збут продукції), тому ризики, пов'язані з перевезеннями, виокремлюють в самостійну групу.

Транспортний ризик — ризик, який виникає у зв'язку з транспортними операціями, тобто процесом переміщення матеріальних цінностей (продукції, сировини, обладнання тощо) і людей в просторі, і пов'язаний з потенційною можливістю зниження споживчих властивостей об'єктів і порушенням умов їх переміщення (терміни, кінцевий пункт тощо).

Транспортні ризики тісно пов'язані з логістичними (постачальницькими і збутовими), оскільки перевезення є джерелами їх виникнення. Ці ризики вивчає

логістика — наука про планування, організацію, управління, контроль і регулювання переміщення матеріальних та інформаційних потоків у просторі і в часі від їх первинного джерела до кінцевого споживача. Ризик неправильного визначення моменту передавання відповідальності за вантаж пов'язаний з можливими втратами (неповне врахування витрат транспортування у реалізаційній ціні) або зниженням доходів (знижена або завищена ціна реалізації) внаслідок неадекватного вибору місця (часу) передачі відповідальності за об'єкт перевезення від продавання до перевізника або покупця.

Основними видами транспортних ризиків є: ризик неправильного визначення моменту передавання відповідальності за вантаж у процесі транспортування, ризик вибору транспортного засобу і ризик пошкодження вантажу при перевезенні.

Базові умови ІНКОТЕРМС визначають:

- хто (продавець, покупець, перевізник) і за чий рахунок забезпечує транспортування товарів по території країн — продавців, покупців, транзитних країн, а також при перевезенні товару морським, річковим і повітряним транспортом;
- обов'язки продавців щодо пакування та маркування товарів, страхування вантажів, оформлення комерційної документації відповідно до існуючих вимог;
- місце і момент переходу від продавця до покупця права власності на товар;
- заходи, пов'язані з ризиком випадкової втрати чи пошкодження товару, та витрати, пов'язані з цим.

Базові умови спрощують укладання і узгодження контрактів, особливості яких регламентовані міжнародною практикою. Знання та застосування наведених в ІНКОТЕРМС торгових термінів полегшує здійснення торгових операцій.

Залежно від ступеня розподілу між продавцем і покупцем зобов'язань щодо відповідальності за транспортні ризики та поставку товару умови ІНКОТЕРМС поділяють на 4 групи: E (відправлення), F (основне перевезення не оплачено), C (основне перевезення оплачено), D (прибуття).

До групи E належать умови, що передбачають мінімальні зобов'язання для продавця, які полягають у тому, що постачальник тримає товар на своїх власних складах, ризики приймають на себе постачальник і його банк до моменту прийняття товару покупцем (EXW — франко-завод). Ризик транспортування від приміщення продавця до кінцевого пункту покладається на покупця і його банк.

Відповідно до умов групи F продавець вважається таким, що виконав свої зобов'язання, після передавання товару перевізнику згідно з інструкціями, отриманими від покупця. Продавець повідомляє покупцеві про готовність товару до відвантаження, після чого покупець укладає договір перевезення і дає продавцеві інструкції: кому, коли і як передати придбані товари (вся процедура повинна бути чітко визначена для обох сторін).

Група F містить 3 конкретні умови (ситуації) передавання відповідальності і ризиків, які означають:

умова FCA (вільний до визначеного місця або франко-перевізник): ризик і відповідальність продавця і його банку переносяться на покупця в момент передавання товару в домовленому місці;

умова FAS (вільний біля борту корабля): відповідальність і ризик за товар переходять від постачальника до покупця у визначеному договором порту. При цьому товар доставляється до борту корабля на причал або на ліхтери, до цього моменту усі витрати і ризики покладено на продавця (розмитнення, одержання експортної ліцензії). Покупець зобов'язаний забезпечити подачу в обумовлений порт зафрахтованого ним корабля;

умова FOB (вільний на борту судна): продавець і його банк знімають з себе відповідальність після вивантаження товару на борт корабля. Ризик втрати або пошкодження товару переходить від продавця до покупця в момент перетину ним лінії релінгу (поручня) корабля. Продавець зобов'язаний одержати за свій рахунок експортну ліцензію або інший документ, що дозволяє експорт товару, і нести усі інші витрати,

необхідні для його відвантаження на корабель, включаючи вартість відвантаження товару на борт. Покупець повинен забезпечити подання в обумовлений порт зафрахтованого ним корабля і нести усі наступні витрати.

За умовами групи С (відвантажувальні контракти) продавець самостійно укладає договір перевезення, оплачує перевезення до вказаного у контракті місця прийому товару покупцем, а також повідомляє покупця про деталі відправлення й очікуваний час прибуття вантажу в узгоджене місце прийняття поставки. Продавець звільняється від відповідальності та ризику з моменту передавання товару перевізнику у своїй країні, хоч і приймає на себе витрати за доставку товару у країну покупця. Укладаючи контракт за умовами С, сторони повинні домовитись, хто сплачуватиме відвантаження товару у місці призначення.

До групи С належать 4 умови (ситуації), що означають:

умова CFR (вартість і фрахт): продавець і його банк оплачують вартість транспортування до порту прибуття, але ризик і відповідальність за товар і додаткові витрати беруть на себе покупець і його банк. Ризик і відповідальність переходять в момент завантаження корабля;

умова CIF (вартість, страхування і фрахт): крім зобов'язань СГК, продавець і його банк додатково повинні забезпечити і оплатити вартість страхування ризиків протягом транспортування;

умова CPT (фрахт оплачено до...): продавець і покупець поділяють ризики і відповідальність. У визначений момент (зазвичай визначений проміжний пункт транспортування) ризики повністю переходять від продавця і його банку до покупця і його банку;

умова CIP (фрахт і страхування оплачено до...): ризики переходять від продавця до покупця у визначеному проміжному пункті транспортування, але, крім цього, продавець забезпечує і оплачує вартість страхування товару.

Контракти за умовами групи D (доставкові контракти) умовно поділяють на 2 категорії. До першої категорії належать контракти, укладені на умовах «Поставлено на кордон», «Поставлено з борту судна», «Поставлено без сплати мита», відповідно до яких продавець не розмитнює товар для імпорту. За контрактами, які належать до другої категорії, продавець повинен отримати усі необхідні імпортні ліцензії, а також оплатити мито, митні збори та податки.

Умови групи D є найвигіднішими для покупця, оскільки продавець для покупця, оскільки продавець зобов'язаний доставити товар у вказане місце, бере на себе всі витрати та ризик щодо поставки товару. Вони включають 5 конкретних умов (ситуацій), які означають:

умова DAF (Delivered At Frontier — постачання франко-кордон): продавець відповідає за ризики до визначеного державного кордону, далі ризики бере на себе покупець і його банк;

умова DES (Delivered Ex Ship — постачання франко-корабель): означає, що передавання ризиків продавцем покупцю проходить на борту корабля;

умова DEQ (Delivered Ex Quay Duty Paid — постачання франко-причал): передавання ризиків відбувається в момент прибуття товару в порт завантаження;

умова DDP (Delivered Duty Paid — постачання з оплатою мита): продавець відповідальний за транспортні ризики до визначеного місця на території покупця, але останній оплачує їх страхування;

умова DDU (Delivered Duty Unpaid — постачання франко-склад покупця): продавець бере на себе транспортні ризики за псування, втрати, крадіжку товару до визначеного договором місця на території покупця (як правило, склад).

## **6. Способи транспортного страхування та умови страхування вантажів у зовнішньоекономічній діяльності**

Транспортне страхування в зовнішньоекономічній діяльності забезпечує компенсацію збитків, що виникають у процесі переміщення вантажів унаслідок їхньої загибелі, знищення чи ушкодження в результаті обставин, що не залежать від власника майна.

Страхування вантажів дає учасникам договорів закупівлі — продажу не тільки пряму вигоду у вигляді захисту інтересів їхніх власників, але також і низку непрямих переваг:

- дозволяє компаніям, які зазнали збитків, продовжувати свою діяльність (виробляти товари, надавати послуги, реалізовувати зовнішньоторговельні контракти), що в значній мірі сприяє створенню стабільного ділового клімату;

- певною мірою забезпечує безпеку торгових угод, тому що дозволяє підприємцям перевести на страхову компанію ризики при транспортуванні, які вони не можуть контролювати;

- плата за страхування вивільняє кошти, що містяться в цільовому резерві компанії для фінансування витрат з попередження і ліквідації збитків.

Транспортне страхування в зовнішньоекономічній діяльності поділяється на страхування "каско", страхування "карго" і страхування відповідальності перевізника, експедитора/оператора за вантаж перед його власником. Термін "каско" застосовується при страхуванні рухомого складу транспорту (судів, автомобілів, залізничних вагонів, літаків, контейнерів і т.д.), які беруть участь у міжнародних перевезеннях. Цей вид страхування здійснює безпосередньо власник транспортних засобів.

Сторони за зовнішньоторговельним контрактом не мають відношення до страхування "каско", за винятком випадків, коли транспортування здійснюється їх власними транспортними засобами, наприклад, при постачанні товару на умовах "із заводу" покупець вивозить товар зі складу продавця на належних йому автомобілях, які він може застрахувати за системою "каско".

Страхування відповідальності передбачає, що страховик бере на себе зобов'язання відшкодувати застрахованій компанії суми, які підлягають виплаті їй третьою особою за заподіяний збиток. Страхування цього виду покриває тільки юридичну відповідальність компанії і звичайно в межах обумовлених лімітів.

Страхування "карго" — це захист від різних збитків, пов'язаних із транспортуванням вантажу, що є предметом купівлі — продажу за зовнішньоторговельним договором. При збитку в результаті загибелі, ушкодження й іншого несприятливого впливу на застраховане майно він компенсується у виді визначеної суми, яка зветься страховим відшкодуванням. Цей вид страхування може бути здійснений учасниками контракту або з їхнього доручення.

Сторона, що страхує певний майновий інтерес, називається страхувальником.

Страховщик — це юридична особа, яка бере на себе зобов'язання відшкодувати збитки, що виникли в процесі транспортування, при настанні подій, від яких здійснювалося страхування (страховий випадок, страховий ризик).

За свою роботу страховик одержує певну винагороду — страхову премію, яка оплачується страхувальником завжди незалежно від того, чи мав місце страховий випадок і чи зазнав страхувальник справжніх збитків, пов'язаних з вантажем.

Термін ризик у страхуванні має кілька значень. Насамперед, йдеться про випадковість, подію, яка може, але не обов'язково має відбутися, перебуваючи поза контролем страхувальника. Під ризиком також може розумітися відповідальність, наприклад, формулювання "на ризику страховика" означають "на його відповідальності". Далі, ризик може означати певний вид відповідальності страховика: ризик повної або часткової загибелі товару, ризик крадіжки і т.д. І, нарешті, під ризиком може розумітися майно, що страхується.

Об'єктами страхування "карго" у зовнішньоекономічній діяльності можуть бути:

- інтереси, пов'язані з володінням, користуванням і розпорядженням вантажами, і збитки, що виникають унаслідок втрати, нестачі або ушкодження товару;
- транспортні й інші платежі, пов'язані з доставкою цього товару;
- очікуваний прибуток.

Справжня вартість товару як об'єкта страхування називається страховою вартістю. При цьому, як правило, йдеться про фактичну вартість вантажу в місці його перебування в момент укладання договору страхування, що підтверджується інвойсами, оформленими відповідно до вимог зовнішньоторговельного контракту. Конкретний порядок обчислення розміру страхової вартості має свої особливості в різних країнах і заснований на чинному законодавстві і сформованій практиці.

Від страхової вартості відрізняється страхова сума, тобто, сума, що повідомляється при укладанні договору страхування, яка за загальним порядком є межею відповідальності страхової компанії, за деякими невеликими винятками. страхова сума, що вказується в договорі страхування, може бути менше страхової вартості. У цьому разі здійснюється страхування ризику на неповну вартість чи часткове страхування. При такому варіанті збитки відшкодовуються відповідно до практики страхової справи пропорційно відношенню суми до вартості, тобто частина можливого збитку залишається на власному ризику власника товару. Однак договором між страхувальником і страховиком може бути передбачений вищий розмір страхового відшкодування, але не вищий за страхову вартість.

Якщо страхова сума перевищує вартість, договір страхування вважається недійсним стосовно цієї різниці. Завищення, зроблене власником товару навмисне, може слугувати підставою для страхової компанії вимагати визнання договору недійсним.

Страхова сума, зазначена в договорі страхування, вважається погодженою між сторонами договору страхування і не може бути оскаржена згодом. Це положення стосується як до випадків її визначення на підставі заяви особи, що страхує, так і при оцінці її страховою компанією самостійно. Виняток зроблений для ситуації, коли страховик був навмисне введений в оману щодо страхової вартості вантажу і, вважаючи представлені відомості достовірними, не зробив його огляду. За таких обставин договір може бути визнаний недійсним.

Страхове законодавство, як правило, не обмежує перелік об'єктів майнового страхування, з чого випливає, що сторони за договором страхування самі мають можливість визначити предмет страхування залежно від угоди між продавцем і покупцем та конкретними умовами зовнішньоторговельного контракту, що підлягає захисту.

Страхування того самого об'єкта в двох чи кількох страховиків на суми, що перевищують у цілому страхову вартість, відноситься до подвійного страхування. Можливість одержати відшкодування від кожного зі страховиків означає необґрунтоване збагачення особи, яка одержує страхове відшкодування. Тому встановлено, що всі страховики за таким видом страхування відповідають лише в межах страхової вартості вантажу, причому кожний з них відповідає пропорційно відношенню страхової суми за укладеним ним договором страхування до загальної суми всіх укладених договорів за цим вантажем.

У цьому разі мова йде про укладання двох чи кількох договорів страхування стосовно одного і того ж інтересу отримувача вигоди. Однак страхові інтереси різних осіб можуть істотно різнитися. Той самий вантаж може бути, наприклад, застрахований вантажовласником (для охорони права власності), перевізником (для охорони заставного права на вантаж у забезпечення належних йому платежів), банком (для охорони своїх прав, що випливають з позикових правовідносин) і т.д. Такі випадки під дію цього визначення не підпадають.

Крім того, під подвійним страхуванням розуміють договори, укладені з метою охорони того самого страхового інтересу від тих самих небезпек (страхових ризиків). Від

різних же небезпек вантаж і пов'язані з ним інтереси можуть бути застраховані в повній вартості кілька разів. Так, наприклад, можна одночасно зі страхуванням вантажу на одному з основних варіантів умов, пропонованих Правилами страховика, застрахувати його в повній вартості також від військового ризику.

У процесі страхування експортно-імпортних вантажів і пов'язаних з ним інтересів беруть участь не тільки страхувальник і страховик, але і отримувача вигоди, бенефіціар, тобто особа, що має право на одержання відшкодування всього збитку або його частини.

Треба зазначити, що при страхуванні зовнішньоторговельного товару страхувальник і бенефіціар не завжди збігаються. Справа в тому, що необхідним елементом правовідносин, які виникають за договором страхування, є страховий інтерес, для наявності якого потрібно, щоб претендент на одержання відшкодування збитку мав якісь права стосовно застрахованого майна чи ніс пов'язані з ним обов'язки. При реалізації торгової угоди такою особою може бути не тільки власник майна, але й його наймач, комісіонер і т.д., яким переданий товар.

Страховий інтерес у вантажі визнається також за тими, хто має заставне право на нього в межах суми вимоги, забезпеченої заставою, наприклад за банком, що видав позичку під заставу вантажу, перевізником, коли він у передбаченому порядку здійснює заставне право на вантаж у забезпечення одержання провізних платежів, що підлягають стягненню в пункті призначення і т.д.

Створення дійсного захисту інтересів підприємців при ушкодженні вантажу, що є предметом торгової угоди, значною мірою залежить від маркетингу ринку страхових послуг і правильного вибору страхової компанії, надійність якої може визначатися кількома показниками:

- наявністю реєстраційних документів і ліцензії на ті види діяльності, за якими передбачається провести страхування;
- тривалістю роботи на ринку та динамікою розвитку компанії;
- розмірами власних коштів страховика;
- структурою страхового портфеля або сукупністю прийнятих страховиком зобов'язань за певний період. Портфель обов'язково має бути збалансованим, тобто мати різні форми ризику, які відповідним чином врівноважували б одна одну і не могли б одночасно виявити себе;
- аналізом фінансової відповідальності і відповідними показниками (рентабельність, платоспроможність чи структура капіталу, ліквідність).

Головною метою перестрахування є створення збалансованого страхового портфеля і забезпечення фінансової стійкості діяльності самої страхової компанії. У договорі перестрахування встановлюються умови і спосіб передачі ризиків, частка участі інших страховиків у сукупному ризику, розмір належної кожному страхової премії. Оригінальний страховик за таким договором ставиться в положення страхувальника і є носієм відповідних прав і обов'язків.

При цьому оригінальний страховик не зобов'язаний сповіщати свого страхувальника про укладені ним договори перестрахування. За таким договором сторони зобов'язані тільки одна перед одною: - перестрахувальник не несе ніякої відповідальності перед оригінальним страхувальником, оскільки той не є ні стороною в договорі перестрахування, ні отримувачем вигоди за цим договором. Відповідальною особою перед оригінальним страхувальником залишається страховик за основним договором. Проте, страхувальник вантажу, як правило, цікавиться, з якою компанією з питань перестрахування працює його страховик, тому що це в значній мірі захищає і його інтереси за оригінальним договором страхування.

## **7. Основні методи управління ризиками при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності: страхування, хеджування, застосування різних форм і методів кредитно-розрахункових відносин, аналіз і прогнозування кон'юнктури (попиту, пропозиції, ціни) на зовнішньому ринку**

Рівень ризиків в ЗЕД може змінюватися. На зростання ризиків впливають:

1. Раптове виникнення проблем (виробничих, політичних, соціальних).
2. Нереальність виконання поставлених задач у зв'язку зі змінами обставин.
3. Недосконале законодавство.
4. Відсутність додаткової інформації.

Управління ризиками направлено на зниження їх рівня. Основними правилами управління ризиками в ЗЕД (зниження ризиків) є такі:

1. Не можна ризикувати більше, аніж це може дозволити власний капітал.
2. Необхідно думати про наслідки ризику.
3. Не можна ризикувати більшим заради малого.
4. Позитивне рішення про проведення зовнішньоекономічної операції приймається лише за відсутності суттєвих сумнівів.
5. За наявності суттєвих сумнівів приймається негативне рішення.
6. В будь-якій ситуації завжди шукати варто рішення, яке б задовольняло суб'єктів ЗЕД.

Основні принципи стратегії, управління ризиками в ЗЕД:

- Максимум виграшу.
- Оптимальне поєднання виграшу та розміру ризику.
- Оптимальна імовірність отримання результату від зовнішньоекономічної операції.
- Допустиме коливання отримання результату від зовнішньоекономічної операції.

Основні методи зниження ризику в ЗЕД:

1. Виключення ризику - це відмова від проведення будь-яких дій, пов'язаних з можливістю появи ризику в ЗЕД.
2. Зменшення ризику передбачає прийняття рішень, які призводять до зниження рівня втрат.
3. Прийняття ризику означає, що підприємець бере на себе повну відповідальність за проведення зовнішньоекономічної операції та ризики пов'язані з нею.
4. Передача ризику означає, що підприємець передає відповідальність за ризик іншому партнеру або іншому суб'єкту господарської діяльності.

Засоби зменшення ризику в ЗЕД:

1. Диверсифікація - це розширення асортименту.
2. Лімітування (обмеження) видів діяльності або обсягів продукції, що випускається.
3. Самострахування.
4. Страхування.

Етапи управління ризиками в ЗЕД:

1. Створення бази для прийняття рішення про допустимість конкретного ризику в ЗЕД.
2. Оцінка ризиків в ЗЕД.
3. Ознайомлення з оцінкою ризиків покупців.
4. Розробка методів урахування ризиків та їх наслідків.
5. Оперативне регулювання ризиків на основі своєчасної інформації.
6. Створення методів зменшення ризиків.
7. Моделювання ризиків за допомогою ЕОМ.
8. Кадрове забезпечення управління ризиками в ЗЕД.